

国家发改委明确开放外资“绿氢”领域合作 灰氢黑氢前景不明

本报记者 索寒雪 北京报道

中国更多的新能源领域正向外资敞开怀。

技术领域可深入合作

中国政府在考虑部署国内绿氢产业发展的产业化前景的时候,高度重视支持和引导地方因地制宜发展可再生能源制氢。

《中国经营报》记者从“外商投资准入特别管理措施(负面清单)”中了解到,能源领域核电相关产业名列其中。

因此外资对参与中国氢能等领域合作,抱有乐观情绪。林德、史密斯集团等外资企业,对中国的氢能都表现出了关注。

“请问,近期中国绿氢产业化的前景如何?”史密斯集团人士在圆桌会议上,向国家发改委询问绿氢发展态势。

国家发改委人士现场答复:“对于氢能而言,它和电一样,存在怎样实现它的来源无碳化的问题,我们

“在国内的相关氢能,有很多先进的技术,我们也支持跨国公司更多地与中国的氢能企业、科研机构开展深入合作,共同推动可再生能源制氢的相关技术创新、装备研发和重大项目建设,共享发展成果。”

近日国家发改委人士在“国家发展改革委与美在华跨国企业高层圆桌

会——粤港澳大湾区站”上表示。同时,该人士表示,从长远的发展来说,灰氢和黑氢对氢能产业发展是有所问题的。

据新华社消息,近日召开的政治局会议分析研究当前经济形势和经济工作。

会议认为,今年以来,我国疫情防控取得重大决定性胜利,经济社会全面恢复常态化运行,宏观政策靠前协同发力,需求收缩、供给冲击、预期转弱“三重压力”得到缓解,经济增长好于预期,市场需求逐步恢复,经济发展呈现回升向好态势,经济运行实现良好开局。

会议同时还指出,当前我国经济运行好转主要是恢复性的,内生动力还不强,需求仍然不足,经济转型升级面临新的阻力,推动高质量发展仍需要克服

期待鼓励政策

行业应该进一步优化国内氢能产业链布局结构。

2023年全国两会期间,曾有氢能企业代表建议,加大产业扶持,促进绿氢应用。

该人士向记者表示,行业应该进一步优化国内氢能产业链布局结构。延续氢能交通领域支持政策,同时重点推动绿氢在工业应用方面有关鼓励及支持政策的出台。

肯定的是绿氢,是可再生能源制氢,国外现在氢能发展也很快,但一些国家用的是在澳大利亚生产的灰氢,甚至是黑氢,从长远的发展来说,对氢能产业是有问题的。”

据了解,绿氢是通过使用可再生能源即太阳能、风能、核能等制造的氢气,可再生能源发电进行电解水制氢过程中,完全没有碳排放。灰氢和黑氢是通过化石燃料例如天然气燃烧产生的氢气,这种类型的氢气约占当今全球氢气产量的95%,工艺过程中产生碳排放。

2022年3月,国家发改委和国家能源局发布的首份《氢能产业发展中

长期规划(2021—2035年)明确了氢的能源属性,围绕科技创新、示范应用、基础设施建设、政策支持和保障等方面部署了重点的发展任务。

“我们现在应对气候变化,朝着碳达峰、碳中和前进的就是两条路径:第一个就是尽可能地降低碳排放,第二个就是电的来源应该是无碳化的方向。这是两个大的方向。尽可能地电气化,并不意味着电能替代所有能源,氢能在很多场景中的应用也是独特的,包括在一些重型的卡车,也包括一些远洋船舶,这些方面都有一些独特的应用,不是电气化所能替代的。”前

述国家发改委人士表示。

他补充道,按照规划,可再生能源制氢专门提出推动构建清洁化、低度化、低成本的多元制氢体系,重点发展可再生能源制氢。在风光水电资源丰富地区,支持可再生能源制氢示范,逐步扩大示范规模。

对外商比较关注的政策引导问题,他表示:“中国政府在考虑部署国内绿氢产业发展的产业化前景的时候,高度重视支持和引导地方因地制宜发展可再生能源制氢,着力提升项目的可靠性和规模效益,加快形成市场化的发展能力。”

审查氢源,出台专门针对绿氢产业的减税补贴政策,如减免绿氢制备和使用绿氢企业的各项税费、氢燃料电池汽车免收高速公路费等政策;针对绿氢制取装备关键技术、材料研究和科技成果产业化应用设立科技专项,加大专项资金投入,降低绿氢成本,提升绿氢应用占比。”他表示。

据了解,截至2022年,碳减排支持工具释放政策资金1800亿元,煤炭经济高效利用专项再贷款达300亿元。推动全国碳排放市场平稳健康有序发展,累计成交金额超过100亿元。

深化能源领域价格改革,完善新能源抽水蓄能相关价格机制,有力促进可再生能源规模化发展,完善货币工具。

在科技自立自强方面,党的二十大报告提出,“坚持面向世界科技前沿、面向经济主战场、面向国家重大需求、面向人民生命健康,加快实现高水平科技自立自强。”

就此,周茂华告诉记者,“现代产业体系是实现要素高效配置,资源环境友好,经济高质量发展的重要支撑;同时也是满足消费升级、人们美好生活追求和维护经济发展安全的内在要求。近10年来,我国经济综合实力迈上新台阶,战略性新兴产业与经济新动能加快发展,经济结构持续优化,创新能力不断增强;但我国经济发展面临全球环境日益复杂,我国经济发展仍存在一些短板弱项,我国需要加快补短板、锻长板,加快建设现代

毛坯轮开始,以完全国产化方式生产高铁轮对。”他说。

山东波鸿高级顾问程必福对《中国经营报》记者介绍称,山东波鸿目前用于制造车轮的设备均来自欧洲轨交装备制造制造商,如舒勒(Schuler)、林辛格(Linsinger)和LOI集团,德国BVV工厂的相关装备同样来自上述制造商。

“目前,山东波鸿正在进一步提升产线效能,满产后可实现高铁车轮等各类轨道交通车轮36万片/年的能力。“这是国内单条生产线的产能之最。”程必福说。

2017年3月,注册于香港的中资企业富山企业有限公司(FULL HILL ENTERPRISES LIMITED,以下简称“富山公司”)全资收购BVV。富山公司董事长为宣瑞国。

就BVV在中国的经营思路,宣瑞国对记者表示,BVV未来要在中国生产普通客货车和货车车轮,并出口到欧洲,这样可以提高BVV在欧洲市场的营业额。

在中国市场,BVV要进一步提高高铁和机车轮对的国产化,同时产品还要向地铁和普通客货车、货车领域覆盖。“这样不仅可以解决BVV一直存在的产能不足问题,还可以解决由于制造成本偏高而带来的市场狭窄问题,将BVV真正变成一家全球性企业。”宣瑞国说。

就BVV产品在中国市场的份额,宣瑞国透露,目前BVV轮对可以占到国内新造市场的50%,售后维修市场的20%。“目前BVV正积极与中国国家铁路集团有限公司(以下简称国铁集团)下属各个铁路局集团公司接触,力求进一步做大售后维修市场的产品份额。”

下转 A3

现代化产业体系上升为首要任务

机构称未来或会出台更多产业政策

本报记者 谭志娟 北京报道

不少困难挑战。

在业界专家看来,本次会议认为“经济增长好于预期”,但同时也指出“我国经济运行好转主要是恢复性的,内生动力还不强,需求仍然不足”,表明政策大方向不改。总体来看,本次会议的政策基调基本上是去年年底中央经济工作会议和全国“两会”的延续,并且继续强调呵护市场信心。

光大银行金融市场部宏观研究员周茂华日前在接受《中国经营报》记者采访时表示,“从本次会议政策方面看,宏观政策方面延续此前政策基调,积极财政政策加力提效,稳健货币政策要精准有力,继续加大实体经济薄弱环节和重点新兴领域支持等。”

加快建设以实体经济为支撑的现代化产业体系

记者注意到,在中央经济工作会议和今年的《政府工作报告》中,“加快建设现代化产业体系”都排在“恢复和扩大需求”之后列第二位,而本次会议则上升至首位,引发市场关注。

会议指出,要加快建设以实体经济为支撑的现代化产业体系,既要逆势而上,在短板弱项领域加快突破,也要顺势而为,在优势领域做大做强。要夯实科技自立自强根基,培育壮大新动能。要巩固和扩大新能源汽车发展优势,加快推进充电桩、储能等设施建设和配电网改造。要重视通用人工智能发展,营造创新生态,重视防范风险。

在政策方面,此次会议对于财政、货币政策的具体表述未变,但在其后首次添加了“形成扩大需求的合力”的表述。

会议强调,恢复和扩大需求是当前经济持续回升向好的关键所在。积极的财政政策要加力提效,稳健的货币政策要精准有力,形成扩大需求的合力。

中银国际证券认为,这进一步确定了“扩内需”的关键地位,后续财政、货币政策有望进一步向稳投资、促消费倾斜。

中国民生银行首席经济学家温彬也表示,从近期相关部委的表态来看,预计下一阶段财政政策的重点可能是尽快下达预算资金,推动专项债加快发行使用,落实落细各项减负政策。货币政策则要搞好跨周期调节,保持信贷合理增长节奏平稳,以及结构政策“聚焦重点、合理适度、有进有退”。此外,要通过财政贴息、政金工具等形成合力。

“组织实施方案绿色低

首提“把发挥政策效力和激发经营主体活力结合起来”

此次会议首提“把发挥政策效力和激发经营主体活力结合起来”,在业界看来,这更注重激活市场主体的内生动能。

会议强调,把发挥政策效力和激发经营主体活力结合起来,形成推动高质量发展的强大动力,统筹推动经济运行持续好转、内生动力持续增强、社会预期持续改善、风险隐患持续化解,乘势而上,推动经济实现质的有效提升和量的合理增长。

周茂华对记者表示,“目前国内经济‘三重压力’有所缓解,但经济仍需要稳增长政策支持;同时,国内经济健康、可持续扩张的重要基础是增强经济内生动力、自我造血能力,这就要激发微观主体活力,促进供需良性循环,释放消费和内需潜力。”

会议还指出,要坚持“两个毫不动摇”,破除影响各类所有制企业公平竞争、共同发展的法律法规障碍和隐性壁垒,持续提振经营主体信心,帮助企业恢复元气。各类企业都要依

化产业体系。”

东方证券认为,这是对产业政策重视边际提升。去年年底中央经济工作会议和今年的《政府工作报告》都将内需置于主要任务之首,而本次会议的第一项主要任务则是“加快建设以实体经济为支撑的现代化产业体系”,表明产业发展的优先级提升,未来可能会出台更多产业政策,尤其是本次会议明确提到的新能源汽车、储能和人工智能。

在政策方面,此次会议对于财政、货币政策的具体表述未变,但在其后首次添加了“形成扩大需求的合力”的表述。

会议强调,恢复和扩大需求是当前经济持续回升向好的关键所在。积极的财政政策要加力提效,稳健的货币政策要精准有力,形成扩大需求的合力。

中银国际证券认为,这进一步确定了“扩内需”的关键地位,后续财政、货币政策有望进一步向稳投资、促消费倾斜。

中国民生银行首席经济学家温彬也表示,从近期相关部委的表态来看,预计下一阶段财政政策的重点可能是尽快下达预算资金,推动专项债加快发行使用,落实落细各项减负政策。货币政策则要搞好跨周期调节,保持信贷合理增长节奏平稳,以及结构政策“聚焦重点、合理适度、有进有退”。此外,要通过财政贴息、政金工具等形成合力。

合法经营。要下决心从根本上解决企业账款拖欠问题。要推动平台企业规范健康发展,鼓励头部平台企业探索创新。此外,此次会议还强调,“要发挥好政府投资和政策激励的引导作用,有效带动激发民间投资。”

东方证券表示,本次会议提到了三项与激活经营主体活力相关的措施:一是下决心从根本上解决企业账款拖欠问题;二是发挥好政府投资和政策激励的引导作用,有效带动激发民间投资;三是推动平台企业规范健康发展,鼓励头部平台企业探索创新。由此预计下一阶段将更加强调市场主体的内生动能,从以政府投资托底经济转向鼓励企业、个体工商户扩大投资和经营。

在鼓励头部平台企业探索创新方面,东方证券还认为,虽然“国产ChatGPT”和海外尚有差距,但国内头部企业紧跟海外新动向,积极参与创新和竞争,依然是推动人工智能发展的重要力量。

山东波鸿联手 BVV 入局铁路轮对市场 未来将以国产化方式生产高铁轮对

本报记者 路炳阳 孙朝刚 东营报道

中国铁路轮对市场迎来了新人局者。山东波鸿轨道交通装备科技有限公司(以下简称“山东波鸿”)目前已具备轨道交通车轮的规模化生产能力,并获得了包括北京地铁、越南铁路客货车和印度铁路货车等多份国内外订单。近日,山东波鸿总经理杨永林向《中国经营报》记者透露了上述信息。

山东波鸿前身是成立于2010年的山东合力车轮股份有限公司(以下简称“山东合力”)。2020年5月,山东波鸿通过法院资产拍卖,以6.03亿元对价收购山东合力。工商信息显示,山东波鸿是一家位于东营的民营企业,目前实际控制人为董事长刘雪生,持股89.47%,东营经济技术开发区管理委员会持股10.53%,成立日期为2020年4月30日。

山东波鸿虽然属于市场新人局者,但其有着深厚背景。杨永林介绍称,山东波鸿已与德国Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH公司(德国波鸿交通技术集团,以下简称“BVV”)达成重要战略合作。山东波鸿将利用BVV的技术和品牌优势,以及自己的成本和国产化的优势拓展市场。

就双方优势互补,他表示,依托BVV成熟的技术和管理经验,山东波鸿目前可以生产货车和普速列车车轮,产品通过BVV独家代理出口欧洲等海外市场,BVV则可通



图为正在等待包装的山东波鸿成品车轮。

路炳阳/摄影

过赚取技术支持费在中国市场继续保持利润,形成双赢。

在位于山东东营的工厂内,记者看到山东波鸿已具备从原材料锯切、轧制,到热处理、机加工、检测,最后成品包装的完整工艺生产线。“目前,山东波鸿已中标北京地铁19号线智能列车车轮项目,并于2022年9月成功交付。这是山东波鸿成立后承接的第一个商业合同,目前山东波鸿正在生产的是越南铁路客货车订单。”杨永林说。

杨永林还称,目前山东波鸿生产的铁路轮对产品正在申请包括欧盟TSI认证(Technical Specification for Interoperability,欧盟铁路互联互通技术规范)和俄罗斯GOST国家标准产品认证等多项国际铁路轮对认证。“目前俄罗斯GOST认证进度是最快的。”他说。

任何铁路零配件产品想进入中

国市场均需获得中国铁道科学研究院集团有限公司下属的中铁检验认证中心(以下简称“CRCC”)的资质认证。而轮对产品的认证需一定里程的运营考核,所以若想获得CRCC认证时间较长。杨永林对记者称,针对出口产品的国际认证时间较短,相对于CRCC认证更容易获得,地铁车轮则无需统一认证,“所以目前山东波鸿主要生产地铁和用于出口的铁路客、货车车轮。”

就中国铁路市场,尤其是高铁市场拓展,杨永林表示,山东波鸿的时速200公里以下客车车轮正在试制中,今年6月将开始试制符合中国标准的高铁车轮,未来这些产品均将进入CRCC资质认证阶段。“长远看,中国高铁轮对国产化是必然趋势,随着国产化的推动,山东波鸿未来将在BVV指导下,从